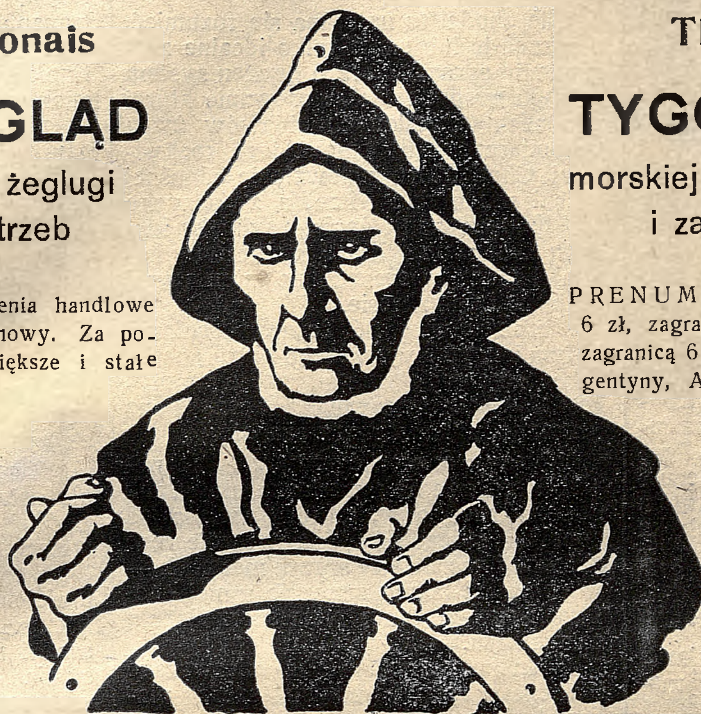
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. - Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13 zł rocznie, 6 zł 50 gr półrocznie, 3,25 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 15 gr.**

Nr. 45. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 6 grudnia 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 155

DO NASZYCH SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW.

Wobec zwiększenia objętości naszego pisma z dn. 1 stycznia 1927 r. prenumerata wynosić będzie: rocznie 6 zł, półrocznie 3 zł, kwartalnie 1 zł 50 gr.

Rocznik 1926, wraz z przesyłką, 4 zł; 16 numerów od 1. IX. 1925 do 1. I. 1926 — 1 zł. Dalsze numery wstecz, aż do 1. I. 1922 wysyłamy tylko naszym prenumeratorom i zbiorom bibljotecznym za poprzedniem porozumieniem listownem.

Zwracamy uprzejmie uwagę Szan. Czytelników na ogłoszenie nasze na ostatniej stronie niniejszego numeru, dotyczące „Almanachu Żeglarza Polskiego" na 1927/28, którego cena zniżona dla naszych rocznych prenumeratorów na r. 1927, oraz wspólnych rocznych prenumeratorów z „Morzem" wynosi **2 zł 50 gr,** wraz z przesyłką.

Poprzednie wydania „Almanachu" (1923 i 25) są całkowicie wyczerpane.

O linję śródziemno- i czarnomorską.

Pisma stołeczne już ogłosiły dwie półurzędowe wiadomości bardzo doniosłej wagi:

Dn. 30 ub. m. odbyła się w Ministerstwie Komunikacji polsko-rumuńska konferencja kol. w sprawie utworzenia bezpośredniej komunikacji i taryfy towarowej pomiędzy kolejami polskiemi a portami bliskiego Wschodu tranzytem przez koleje rumuńskie i port w Constancy. W konferencji wzięli udział dyr. państwowej rumuńskiej żeglugi morskiej p. Simin i zastępca dyr. handlowego kolei rumuńskich p. Carmazin.

Obrady otworzył dyr. Dep. Min. Komunikacji p. Kołakowski. Konferencja wykazała zgodną dążność wszystkich zebranych do utworzenia projektowanej komunikacji towarowej z Konstantynopolem, Aleksandrją, Haifa i Jaffa oraz portami po drodze położonemi. Wniosek polski co do rozciągnięcia tejże komunikacji na port Trebizonde, nie mógł być uwzględniony, gdyż rumuńskie towarzystwo żeglugi nie obsługuje tej linji swemi statkami.

Po dłuższej dyskusji uzgodniono główne podstawy dla projektowanej komunikacji, opracowanie zaś szczegółowej taryfy przekazano komisji urzędniczej, która ma się zebrać 11 stycznia 1927 r. we Lwowie.

Dnia 2 grudnia odbyła się w Banku Gospodarstwa Krajowego konferencja w sprawie zorganizowania regularnej komunikacji między portami polskiemi, Gdynia i Gdańskiem, a portami Bliskiego Wschodu. Komunikację tę obejmie nowa rządowa linja okrętowa, która zakupiła świeżo 5 okrętów we Francji. Okręty te pod flagą polską będą między innemi utrzymywały stałą komunikację dokoła brzegów. Europy z Konstantynopolem, względnie z portami Burgas i Trebizonda.

Utworzenie tej linji żeglugowej ma bardzo ważne znaczenie wobec zapowiadającego się świetnie eksportu spirytusu polskiego do Turcji, i różnych materjałów dla tureckiego monopolu spirytusowego, który dzierżawi spółka polska, jak butelki, instalacje rozlewni, korki, opakowanie itd. Ażeby zapewnić okrętom polskim transporty towarów w obydwie strony, komunikacja obejmie prawdopodobnie także porty Algieru, a nawet Egiptu.

Na zaprowadzenie regularnej komunikacji dokoła Europy z portami morza Śródziemnego, a częściowo i morza Czarnego, potrzeba kapitału 2—3 miljonów złotych.

Powyższe narady są świadectwem ścisłego związku pomiędzy sprawami tranzytu kolejowego przez Rumunję, a projektem linji żeglugowej śródziemnomorskiej. Podnieść należy fakt iż do składu tymczasowej Rady Administracyjnej „Żeglugi Morskiej" należy b. dyrektor Ropitu w Odesie, obecnie dyr. Departamentu Marynarki Handlowej p. G. Chrzanowski. Ropit utrzymywał rozgałęzioną służbę regularną we wschodnim basenie morza Śródziemnego i wzdłuż anatolijskiego brzegu; dziś

te same linie, obsyłane naszemi towarami via Rumunia i dokoła Europy; w obydwu wypadkach przy pośrednictwie żeglugi morskiej wchodzą ponownie w grę.

Powszechnie wiadomo, że towarowe przewozy morskie wytrzymują konkurencję z kolejami nawet przy dziewięciokrotnej różnicy odległości na niekorzyść żeglugi. Nawet względnie kosztowny ładunek, jak zboże i cukier, nie mówiąc już o nafcie „lubił" zawsze krążyć morzem dokoła Europy z Czarnego morza do Bałtyku, unikając kosztownej drogi kolejowej. Jak niegdyś Ropit, tak też i dziś statki sowieckie utrzymują żeglugę Czarne morze-Bałtyk, mając korzystną sposobność ładowania wzgl. wyładowania drobnicy w portach niemal wszystkich państw Europy. Nasza linja projektowana z Bałtyku na morze Śródziemne aż do Konstantynopola ma tę samą drogę, lecz inny kierunek ruchu towarowego. Zgodnie z tendencją naszą chwili obecnej — przewagi eksportu nad importem będziemy mieli przeważnie ładunek ku bramie morza Czarnego. W odwrotnym kierunku mogą być dopiero większe ładunki ze Sfax (nawozy) lub Maroka, albo Hiszpanii (rudy).

Ładunki bawełny (Egipt) i siarki (Sycylja) pierwszy czas mniej by mogły wchodzić w grę.

Dodać należy, że przewozy ładunków mieszanych w podróży okrężnej dokoła Europy, z licznem zawijaniem do portów, wymagają statków specjalnie do tego przystosowanych. Nie jest więc wykluczone zastosowanie na ten cel innych statków niż 5 kupionych we Francji. Najprawdopodobniej jednak część nabytych statków (2—3) znajdzie zastsowanie na linji śródziemnomorskiej.

W tej chwili dochodzi nas smutna wieść o nieoczekiwanym zgonie dyrektora Departamentu Marynarki Handlowj ś. p. Gabrjela Szczęsnego Chrzanowskiego, tak wysoce zasłużonego Polsce w sprawach żeglugowych i portowych. Niedomagał od pewnego czasu, brał niemniej jednak bardzo czynny udział w tworzeniu towarzystwa żeglugi morskiej. Treść powyższa naszego artykułu niech służy jako dowód, jak niezastąpiona siłę traci w ś. p. dyrektorze Chrzanowskim żegluga polska. Cześć Jego światłej pamięci!

Wytyczne naszej ekspansji a sprawa rybactwa morskiego.

Doświadczenie wszystkich krajów dostarcza dowodów, że nigdzie ekspansja morska, w szczególności rozwój żeglugi i przemysłu rybnego nie rozwijały się samorzutnie jako wyraz woli całego społeczeństwa. Rola propagatora i organizatora życia w tym zakresie **zawsze przypadała organom** państwowym. Rząd przy należytem zrozumieniu sprawy i umiejętnem wykorzystaniu organizacji społecznych, oraz instytucji prywatnych może w przeciągu krótkiego czasu dokonać kardynalnej zmiany stosunków gospodarczych w każdej dziedzinie. Ma to szczególne zastosowanie do dziedziny, że tak powiemy „gospodarki morskiej" pojmowanie której przez ogół nawet oświeconych obywateli jest dosyć mgliste.

Nie chodzi tu nam, ma się rozumieć, o sympatję lub samo tylko idealne zrozumienie sprawy, lecz **o pewien system polityki gospodarczej**, stosowanie której względem określonych objawów życia gospodarczego dopomaga jego rozkwitowi. Chodzi tu o zapewnienie odnośnej gałęzi przemysłu i handlu związanego z rybołówstwem i żeglugą **daleko idących ulg i premij**, które zachęciłyby kapitał i ludzi do szczególnie intensywnej pracy w tym zakresie.

Trzeba stwierdzić, że **nie posiadamy w tym zakresie wyraźnego** planu gospodarczego i **inicjatywa prywatna napotyka najczęściej na rozmaite niespodziane przeszkody** i szybko zraża się.

Należy podkreślić przytem, że nawet instytucja tak poważna,jak Bank Spółek Zarobkowych, który posiadał od początku rozpęd do ujęcia w swoje ręce ekspansji w zakresie spraw morskich — w ostatnich latach znacznie mniej poświęca uwagi temu pierwszorzędnemu zagadnieniu.

Jednakowóż w wyniku pierwszego twórczego rozpędu powstał szereg placówek, które istnieją, jakkolwiek same swego związku ze sprawą morską zdaje się nie odczuwają. Przypomnijmy więc! Bank Związku Spółek Zarobkowych finansuje przedsiębiorstwa bardzo blisko związane z dziedziną przemysłu rybnego. Przedewszystkiem wymienić należy „Hurtownię Spółek Spożywców". dostarczającą spółdzielniom śledzie, jakkolwiek nie z pierwotnego źródła, następnie „Hartwig" — Tow. transportowe, które zawdzięczając rozgałęzionym stosunkom łatwo może zorganizować dostawę produktów rybnych obcych i własnych. Niemniej wreszcie znaczenie posiadać może „Chłodnictwo", którego dział przetworu ryb, jak też chłodnego przechowywania może odegrać w stosunkach rybackich na wybrzeżu pierworzędną rolę. Na końcu należy wzmiankować Tow. „Biały Orzeł", którego motorowiec „Józef Englich" jako transportowiec rybacki może się stać zapoczątkowaniem flotyli rybackiej, a obecnie leży bezużytecznie na stoczni w Gdańsku. Wszystkie te przedsiębiorstwa reprezentują kapitały związane z morzem, ogólna suma kapitału Bankowego, zaangażowana w tej części wymienionych przedsiębiorstw, która łączy się ściśle z przemysłem i handlem rybnym wynosi prawdopodobnie blisko 100.000 zł.

Należy nadmienić, że to co dotychczas w tym zakresie zostało poczynione przez Bank Sp. Zar. — tworzyło się w najtrudniejszych warunkach życia gospodarczego i szło drogą bardzo powolnej ewolucji; szybszy rozwój nie był możliwym nie tylko dla braku dostatecznej znajomości sprawy, lecz też dla braku **polskiego portu**, co jest podstawowem wymaganiem opanowania transportu i przemysłu rybnego. W tym względzie należy z całym naciskiem podkreślić, że projekt portu w Gdyni nie przewiduje dotąd odnośnych basenów i urządzeń portowych dla flotylli parowców rybackich i przemysłu rybnego.

Z chwilą gdy warunki portowe w Gdyni pozwolą na skierowanie tam transportów rybnych i umieszczenie flotylli rybackiej należy się spodziewać, że Bank Zw. Sp. Zar. poświęci temu zagadnieniu bliższą uwagę.

Jednak niezbędnem jest już teraz, żeby zacząć wpływać na Rząd, domagając się opracowania zupełnie **dokładnego** planu polityki gospodarczej względem „dostępu do morza" w szczególności w stosunku do instytucji reprezentujących interesy przemysłu i handlu rybnego. Należy w najbliższej przyszłości temu uzgodnionemu programowi polityki rozwoju ekspansji morskiej nadać formę ustawy o popieraniu rozwoju przemysłu i handlu związanego z „dostępem do morza".

Stworzenie tego planu i opracowanie ustaw nie będzie możliwe bez dokładnej znajomości stosunków w państwach, które ten problemat już skutecznie rozwiązały, jak też bez znajomości samego rybołóstwa na morzu Północnem. Z tego względu należy rozpocząć i prowadzić w ożywionem tempie studja w tej dziedzinie i byłoby tu wskazane utworzyć kilka stypendjów dla kandydatów, którzyby pragnęli uzupełnić studja zagranicą, oraz ogłosić konkurs na prace w tej dziedzinie.

Reasumując powyższe stwierdzam co następuje:

Ze względu na:

1. znaczenie produktów rybnych, szczególnie śledzi dla aprowizacji miast i wsi;
2. Znaczenie dla naszego wybrzeża przemysłu rybnego, przetwórczego i skierowanie transportu ryb na Gdynię.
3. konieczność powstania polskiej flotylli parowców dla rybołóstwa na morzu Północnem;
4. korzyść jaka się odniesie z powyższego dla bilansu handlowego,

Konieczne jest:

A. Stworzyć podstawy gospodarcze dla łatwego rozwoju przemysłu rybnego na wybrzeżu przez odpowiednie cła, taryfy kolejowe, ulgi podatkowe i premje dla przygotowania powyższych podstaw.

B. Rozpocząć poważne studja nad całym problemem powyżej poruszonym.

Dr. Marlicz.

Co buduje dziś Stocznia Gdańska?

Działalnością „Stoczni Gdańskiej", należy nam się żywiej zainteresować, a to z dwóch względów: Stocznia jest w połowie własnością Państwa Polskiego, a obecnie gdy jest ona wydzierżawiona na przeciąg 49 lat, akcyj posiadamy 20 proc., więc zyski czy straty z tego tytułu wypływające nie mogą być nam obojętne. Drugim powodem ko-

nieczności bliższego zapoznawania się z nią jest fakt nieposiadania własnej stoczni okrętowej, przez co jesteśmy zupełnie zależni od wytwórczości obcej. Jest więc zainteresowanie się działalnością „Stoczni Gdańskiej" wytłumaczone tem, że przez pewien czas od jej intensywności w budowaniu nowych okrętów i naprawie starych nasza flota handlowa będzie zależną. Szczególnie dla reperacji okrętów, które najczęściej usskutecznia się w porcie macierzystym, lub najbliższym nadaje się Stocznia Gdańska, ponieważ posiada cały szereg doków pływających, gdy tymczasem druga wchodząca w rachubę stocznia w Gdańsku „Stocznia Schichau'a" ich nie posiada.

Od pewnego czasu ruch budowlany, okrętowy, na „Stoczni Gdańskiej" się trochę ożywił i są widoki, że będzie się rozwijał coraz lepiej. W ostatnich miesiącach wybudowano prom kolejowy, w zeszłym tygodniu został on przyjęty po zadowalniającej jeździe próbnej, przez władze polskie kolejowe. W budowie, obecnie, są dwa okręty pasażerskie, zamówione przez Polskę*) i jeden okręt dla towarzystwa norweskiego. Ponieważ tenże ostatni wykazuje niektóre szczegóły mniej lub więcej interesujące, więc chciałbym je bliżej omówić, aby dać pewień punkt oparcia dla rozważań na temat ewentualnych dalszych zamówień okrętowych na Stoczni Gdańskiej, ze strony przedsiębiorstw żeglugowych polskich. Musimy bowiem mieć na uwadze, że budowanie okrętu o specjalnych wymaganiach ze strony zamawiającego towarzystwa, przynosi cały szereg problematów, które firma budująca musi rozwiązać, a przez to jej doświadczenie jest lepsze, co w wypadku odnośnie do „Stoczni Gdańskiej", jest dla nas bardzo korzystnem. Zaznaczyć przytem muszę, że przedstawiciele towarzystwa norweskiego, mający nadzór nad budową wspomnianego okrętu są bardzo skrupulatni i wymagający, co się szczególnie ujawnia, gdy się weźmie pod uwagę ich przepisy klasyfikacyjne, o wiele bardziej drobnostkowe niż angielskie lub niemieckie.

Okręt budujący się na rachunek norweskiego towarzystwa żeglugi „Det Stavangerske Dambskibs-selskab" jest pasażersko towarowy. Budowany jest pod nadzorem „Norske Veritas". — Jego wymiary główne są:

Długość na linji wodnej;	68,22 m
Długość całkowita;	71,93 m
Szerokość na wręgach;	10,67 m
Wysokość boczna;	4,58 m
Wyporność.	1670 ton
Siła maszyn głównych;	1650 KM.

Kadłub okrętu budowany będzie według systemu wręg poprzecznych, o podwójnem dnie; otrzymuje kil belkowy ze względu na dno morskie kamieniste.

Urządzenia pasażerskie obliczone są na miejsc 400, i 40 osób załogi.

Napęd śruby okrętowej o średnicy 3760 m/m, przewidziany jest przy pomocy zaworowej maszyny parowej systemu „Lentz", która składa się z dwóch zespołów o podwójnym rozprężeniu pary. Przy 130 obrotach na minutę ma osięgnąć okręt szybkość 14 węzłów. Wymiary główne maszyny są:

$$2 \times \frac{370 \times 800}{800} \times 130 = 1650 \text{ KM.}$$

Wszystkie maszyny pomocnicze będą poruszane elektrycznie. Prądu elektrycznego dostarczać będzie prądnica 50 KW o napięciu 220 V., złączona bezpośrednio z dwustopniowa turbiną parowa o 3 000 obrotów na minutę. Dla światła będą ustawione dwie prądnice po 5 KW przy 116 V. względnie 220 V. napięcia. Pompy tylko zapasowe są tłokowe inne wszystkie odśrodkowe, poruszane elektrycznie. Również maszyna główna w czasie postojów będzie obracana elektrycznie.

Pary dla maszyny głównej i turbopradnicy dostarczać będą dwa kotły opalane węglem, każdy o powierzchni ogrzewalnej 175 m^2, powierzchni rusztów po 4,14 m^2, z przegrzewaniem pary do temperatury 300° i powierzchni 62,5 m^2 o ciśnieniu 14,5 atm. Kotły są walcowate o dwuch płomieniach. Na szczególną uwagę zasługują przegrzewacze powietrza o powierzchni ogrzewalnej 250 m^2. Powietrze podegrzane zostaje wessane pod ruszta pod wytworzonem podciśnieniem przez wbudowany w dymniku wentylator odśrodkowy, poduszany dwustopniowa turbina parowa, otrzymująca parę odlotową z turbopradnicy. Przez to otrzyma się lepsze spalanie węgla, a równocześnie para odlotowa turbopradnicy będzie wykorzystana do możliwych granic. Pewną nowością jest też wbudowanie w dolnej części kotłów, pomiędzy rurami płomienicowemi małego propelera, który przez swój obrót (około 150—200 na minutę) ma na celu, sprowadzać lepszą cyrkulację wody w kotle. Intensywny obieg wody w kotle nie dopuszcza gromadzenia się ciepła na pewnych miejscach, przez co niebezpieczeństwo wybuchu kotła jest mniejsze. Propeler ten będzie poruszany 0,5 KM silnikiem elektrycznym wbudowanym przy tylnem dnie kotła.

Na stronę ekonomiczną siłowni tego okrętu jest zwrócona szczególnie wielka uwaga, i dlatego niektóre szczegóły są dość skomplikowane i kosztowne, lecz tą drogą chce firma zamawiająca zapewnić sobie niski rozchód węgla. Przewiduje się również t. zw. szybkość ekonomiczną około 12 węzłów przy mniejwięcej 800—900 KM maszyny głównej.

A. P.

*) Porówn. — „Jakie statki zamówiono na Stoczni Gdańskiej" — „Żeglarz Polski" № 42 z 13. XI. 1926.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Jeszcze o zakupionych statkach. Donoszą nam z Caen: Przyjęcie dwu pierwszych zakupionych przez Polskę statków handlowych odbyło się po pomyślnych próbach. Przyjmowali statki z Chantiers Navals Francais kapitanowie Łabęcki i Stankiewicz w obecności kdr. Pistla.

Pierwsze dwa statki polskiej marynarki handlowej udadzą się w najbliższych dniach do Cherbourga, gdzie odbędzie się przeładunek węgla na drogę z „Wilji", która przybędzie z Gdańska do Cherbourga około 5 grudnia

Trzeci statek, który kolejno będzie przejęty odbywa obecnie podróż z Bordeaux do Cherbourga. Pływa on już jakiś czas. Próba jego odbywa się w podróży. Wszystkie zakupione statki robią jaknajlepsze wrażenie. Miejscowa opinja o nich też jest bardzo dobra. Szósty statek tegoż typu, nabyty przez armatora Lamy w Caen okazał się bardzo praktyczny.

Gdynia.

Budowa portu. Po rozebraniu bocznego toru na starej przystani, oraz po wyłamaniu pali tą część podtrzymujących, przystąpiono obecnie do uszczelniania odsłoniętej w ten sposób ściany palowej drewnianego molo za pomocą mat faszynowych, aby zabezpieczyć od wysiąkania piasku nazewnątrz poprzez kamienie. Jednocześnie przystąpiono do refulowania przy północnej stronie południowego molo, aby przedłużyć nieco i oddać do eksploatacji dalszą część nowego nabrzeża.

Ruch portowy w Gdyni w listopadzie. W listopadzie ruch w porcie utrzymywał się na poziomie poprzedniego miesiąca. Weszło 29 statków morskich o łącznej ładowności 21.196 ton r. netto, w tej liczbie 23 parowce, 2 motorowce, 2 holowniki, 2 lichtugi morskie. Co do narodowości było: 17 statków szweckich, 3 norweskie, 3 niemieckie, 2 francuskie, 1 duński, 1 fiński, 1 gdański, 1 angielski. Tonaż (ładowność) statków, które zawinęły do portu w listopadzie przedstawia się następująco:

szwedzki	9 574 ton,
francuski	3 682 ton,
fiński	2 904 ton,
norweski	2 497 ton,
niemiecki	1 207 ton,
gdański	620 ton,
angielski	614 ton,
duński	98 ton,
	21 106 ton.

Wyszły z portu w listopadzie 24 statki morskie o łączn. ładown. 19 240 ton r. netto.

Ruch podróżnych i ładunków na wejściu był nikły. Przybyło morzem 11 pasażerów i 3,5 ton ładunku na statku Pologne. Wywóz natomiast wykazuje: 30 608 t. węgla, 2 373,5 ton cementu, 1 t. drobnicy oraz 577 pasażerów (do Francji).

Rzuca się w oczy zupełny brak w ruchu statków polskich. Ok. 14go grudnia przybędą do portu naszego z Cherburga 2 pierwsze statki polskie zakupione we Francji, rozpoczynając prawidłowy ruch z Gdyni, jako z portu macierzystego. Zmieni to dotychczasowy obraz ruchu w porcie.

Ruch portu w Gdyni za tydzień (24. 11.—1. 12).

Zawinęło w tygodniu sprawozdawczym 7 statków (wszystkie szweckie) w tej liczbie 5 parowców, 1 holownik, 1 lichtuga morska. Łączna ładowność ych statków wynosiła 3 670 ton rej. netto. Na wyjściu w tymże tygodniu było 6 statków morskich (3 szweckie, 1 norw., 2 niem.), w tej liczbie 5 parowców, 1 motorowiec. Łaczna ładowność ich wynosiła 73 364 t. r. netto.

Statki na wejściu były próżne: te które wyszły wywiozły łącznie 7 692 t. węgla.

Siedziba „Żeglugi Morskiej“ Jak dowiadujemy się, biura nowego towarzystwa żeglugi morskiej mieścić się będą w Gdyni przy ul. 10 lutego w nowej wili p. Radke.

Gdańsk.

Ruch portu gdańskiego za tydzień (24. 11.—1. 12).

Ruch w tygodniu sprawozdawczym znowu się wzmagał, a chociaż tonaż na wyjściu był znaczny, wejścia go przewyższyły. Zawinęło 116 statków o łącznej ładowności 74 897 t r. netto, odpłynęło zaś 109 statków morskich o łączn. ładowności 67 587 t. r. netto.

Wśród statków na wejściu było 104 parowce, 3 motorowce, 2 holowniki, 2 lichtugi mor., 3 żaglowce z mot., 2 parowce cysternowe.

Ze statków tych było 85 próżnych, 5 zawinęło do bunkrowania, 1 jako do portu ukrycia, 1 z pasażerami i drobnica, 18 z drobnica, 1 z drzewem, 1 ze śledźmi.

Wydzielał się swemi rozmiarami wśród statków na wejściu szwecki motorowiec Nanking o nośności 10 000 ton, który zawinał po ładunek polskiego żelaza do Japonii.

Wśród statków na wyjściu było 91 parowców, 5 hol., 2 lichtugi mor., 1 draga, 4 żagl. z mot., 3 parowce cysternowe.

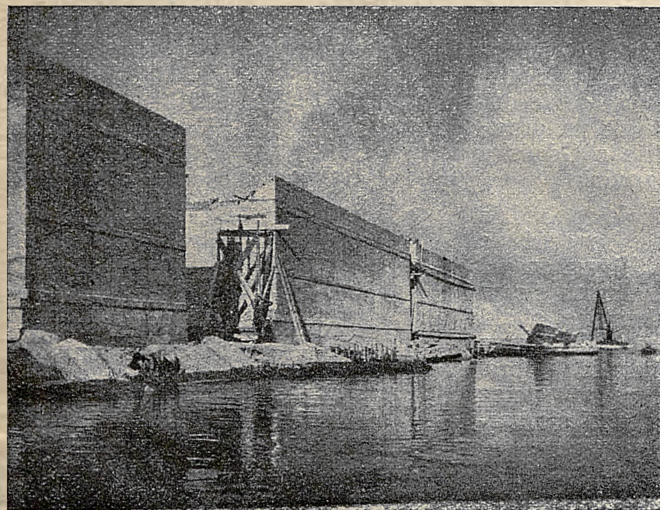
Ze statków tych próżnych wyszło 12, od bunkrowania 2, jako z portu ukrycia 1, z pasażerami i drobnica 1, z drobnica 91, z węglem 41, z żużlem żelaznym 1, z sola potasowa 1, z drzewem 13, z drzewem i drobnica 1, z cukrem 5, z cukrem i drobnica, ze spirytusem 3, ze zbożem i drobnica 1, z reszta ład. śledzi 1, z ropa gaz. do motorów 1, z benzyna 1, z ropa 1, z nafta i olejem wrzecionowym 1.

Obraz pod względem narodowości statków na wejściu wynosił: pod banderą polska 19 ton, pod gdańska 1 409 t., pod duńska 14 359 t., pod szwecką 19 693 t., pod niemiecką 32 478 t., pod norweska 7 825 t., pod angielska 5 061 t., pod łotewska 1 951 t., pod francuska 1 675 t., pod holenderska 334 t., pod fińska 93 t. rej. netto ładowności.

Tczew.

Z dniem 1 grudnia wprowadziła Rada Portu w Gdańsku opłaty portowe za wyjście z Tczewa na morze ujściem Żywej Wisły pod Schiewenhorst. Opłaty równaja się dokładnie opłatom za przejście przez śluzę Einlage, jakgdyby między Tczewem a morzem była śluza (!). Należy mieć nadzieję, że w związku z temi opłatami Rada Portu niezwłocznie rozpocznie pogłębianie ujścia pod Schiewenhorst, jak o to energicznie interweniuje Ministerstwo Robót Publicznych.

Podniesienie bandery polskiej. Dn. 30 listopada podniesiona została w Kilonji, w obecności polskiego konsula w Hamburgu p. Namysłowskiego bandera polska na holowniku „Rybak“ i lichtugach morskich „Edek i „Stefek“ towarzystwa „Wisła - Bałtyk“ w Tczewie. Z kolei pdniesiona zostanie bandera na „Angorze“ i 2 lichtugach, znajdujących się na Stoczni Gdańskiej.



Budowa portu w Gdyni. Kesony, które będą służyły za podstawę przyszłych nabrzeży przed zatopieniem.

Nawet samochody wymagają taniej drogi wodnej, unikając kolei.

H. Ford propagatorem przewozów morskich.

Wielkość Ameryki pod względem gospodarczym oparta jest na doskonałym systemie transportowym, który pozwala przemysłowi dostarczać towar kosztem najtańszym i w czasie najszybszym.

Wprawdzie musimy współpracować z koleja czy z liniami okrętowemi, musimy jednak sami sobie dawać radę, o ile instytucje te nie stoi na wysokości zadania i ne odpowiadaja naszym wymaganiom.

W ten sposób obecnie nie wysyłamy koleją wykończonych samochodów, ponieważ 1-o — fracht, ze względu na objętość, wypada zbyt drogo, a 2-o — pakowanie samochodów tak, aby mogły one znieść przewóz, również wymaga wielkich sum. Dlatego mamy 31 fabryk, rozrzuconych po Stanach Zjednoczonych, gdzie z części nadsyłanych składa się samochody i dostarcza klijenteli znajdującej się w sferze działania danej fabryki.

To samo dotyczy przewozu wodą. Samochody nasze obecnie wysyłane są luzem bez opakowania, na czem oszczędzamy 20 tysiecy dolarów na każdej podróży.

Do Zachodnich Stanów wysyłamy samochody droga okólna morzem, — pierwsze transporty woda kosztowały nas o 70.000 dolarów taniej, niż koleja.

Obecnie posiadamy własna flotę, która przewozi nasze produkty w sposób sprawny i ekonomiczny.

Pracownikom naszym w dziale transportowym płacimy bardzo dobre pensje i robimy na tem pieniądze, najważniejsza bowiem rzecza jest zrobić całkowity użytek z tej inwestycji, jaka jest okręt. Jeżeli okręt zatrzyma się w pracy dłużej niż to jest rzeczywiście potrzebne, to strata jest znacznie większa, niż płaca załogi przez cały rok.

Doświadczenie wykazało, że ludzie źle płatni i mało odpowiedzialni nie dbają o to, co się stanie z okrętem i czy oddaje on całkowite korzyści, czy nie.

Ruch każdego okrętu jest przez nas dokładnie kontrolowany i każde opóźnienie musi być dostatecznie usprawiedliwione. Dzięki temu okręty nasze rzadko kiedy zatrzymują się w porcie dłużej niż 24 godziny.

Nowoczesne przedsiębiorstwo musi być oparte na szybkim transporcie.

(P. artykuły Forda „Jak być bogatym“ drukowane w Tygodniku Handlowym).

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

Stan lodów na Bałtyku. Silne przeszkody lodowe tylko w zatoce Botnickiej. Szwecka strona: Karlsborg żegluga zamknięta. Lulea mocny lod, dostępny tylko dla silnych parowców. Angermanälv żegluga dla żaglowców zamknięta. Fińska strona: Uleaborg żegluga zamknięta, taksamo obszar morza na północ od Isokraaseli. Dalej ku południowi żegluga dla parowców bez przeszkód. W zatoce Fińskiej na północnej stronie miejscami kra.

DANJA.

Tunel w porcie Kopenhagi. Dla ulepszenia połączeń w porcie projektuje się tunel podwodny pomiedzy Kopenhaga a Amagerem. Kosztorys wynosi 11 milj. koron. Roboty potrwaja 2 lata.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.
(24 listopada do 1 grudnia).

24 list.: niem. par. Gerda Kunstmann 521 do Nakskov (Rhd).

25 list.: szw. par. Hernodia 732 do Hernösandu (P. A. M.).

27 list.: norw. mot. Sande 383 do Oslo (Bg).

28 list. szw. par. Juno 629 do Trelleborga (P. A. M.).

29 list.: szw. par Emily 929 do Stoksundu (Rhd).

30 list.: niem. par. Grete 379 do Hadersleyn (Rhd).

1 gr.: szw. par. Cecil 776 do Malmö (P. A. M.).

Statki powyższe wywiozły łącznie łącznie 7.692 tony węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(24 – 30 listopada).

24 list.: niem. par. Lisbeth Cords 496 do Leningradu (Bg), szw. par. Gusten 353 do Helsingborga (B i S), duń. par. England 1444 do Kopenhagi (Bg), norw. par. Borgvold 339 do Malmö (B i S).

25 list.: duń. par. Hafnia 1 159 do Horsensu (B i S), gd. par. Balticum 364 do Valdemarsviku (B i S), norw. par. Urter 927 do Malmö (B i S), szw. par. Ascania 404 do Helsingborgu (B i S), niem. par. Borhild 537 do Landskrony (B i S), szw. par. Ymer 602 do Holbäk (B i S).

26 list.: łot. par. Mary 766 do Rygi (B i S), norw. par. Speed 768 do Gävle (B i S), niem. par. Rheingold 810 do Leningradu (Bg), duń. par. Frankrig 778 do Pargasu (Bg), szw. par. Bella Gaditana 1065 do Rygi (Bg), duń. par. Middlehaved 778 do Göteborga (Rhd), duń. par. Arnold Maersk 718 do Kopenhagi (B i S).

27 list.: niem. hol. Simson z licht. Rhein 646 i Fulda 648 do Sönderborga i Hadersleyn (Art), duń. par. Skinfaxe 1 014 do Dublinu (Bg), niem. par. Elbing IV 185 do Limfjördu (Gw), szw. par. Aste 717 do Londynu (Bg), szw. par. Damma 566 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Harmonia 1160 do Hernösandu (B i S).

28 list.: szw. par. Aros 493 do Landskrony (Scand. Lev. L.), niem. par. Kurland 262 do Arendalu (Befr. Ges), szw. par. Ivar do Göteborga (B i S), szw. par. Karin 196 do Helsingborga, szw. par. Karing 518 do Göteborga (B i S), szw. par Ellen 948 do Gävle (B i S), duń. żagl. z mot. Marie 199 do Nyköpingu (Scharenbg), szw. par. Consul Bratt 653 do Göteborga (B i S), norw. par. Tankbrand 100 do Hangesundu (B i S), fr. par. Depute Abel Fery 1185 do Boulogne (B i S), niem. par. Kalum 185 do Kopenhagi (D—S).

29 list.: duń. par. Dania 1290 do Aalborga (B i S), duń. par. Vera 721 do Stavangeru (Rhd), duń. par. Danery 938 do Dublinu (Bg), łot. par. Abava 864 do Rygi (Bg).

30 list.: szw. par. Pan 526 do Malmö (B i S), niem. par. Gertrud Schünemann 641 do Londynu (Rhd), niem. par. Charlotte Cords 1049 do Leningradu (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 66 300 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(24—30 listopada).

24 list.: niem. par. Hannah Hölken 287 do Londynu (Rhd), niem. par. Alexandra 438 do Bremy (Pwe).

25 list.: niem. par. Jade 268 do Hamburga (D—S), niem par. Elsa Zelk 731 do Newcastle (B i S), gd. par. Edith Bosselmann 291 do Amsterdamu (Rhd), niem mot. Hermann Bonekamp 582 do Westhartlepoolu (B i S), duń. par. Eli 1112 do Grangemouth (D—S).

26 list.: niem. par. Jotunheim 2235 do Calais (B i S).

27 list.: duń. par. Oddesund 719 do Londynu (Bg), duń. par. Olga S. 887 do Londynu (D—S), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Westhartlepoolu (B i S).

29 list.: niem. par. F. B Fischer 601 do Amsterdamu (Pw).

30 list.: niem. par. Sylvia 598 do Antwerpii z drz. i tow. (Pwe), duń. par. Emanuel 784 do Stansgate (Wioff).

Statki powyższe wywiozły łącznie 41 600 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(24—30 listopada).

27 list.: lit. par. Stephanie 437 do Antwerpii ze zb. i tow. (Rhd).

Statek powyższy wywiózł 720 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.
(24—30 listopada).

25 list.: niem. par. Danzig 575 do Lubeki (Lcz).

28 list. wł. par. Anteo 1644 do Marsylii (Rhd).

29 list.: duń. par. Maine 1214 do Göteborga (Rhd), łot. par. Laimons 198 do Lipawy (Rhd), niem. par. Sorrento 915 do Marsylii (Art).

30 list.: niem. par. Hans Jürgen 393 do Rygi z cukr. i tow. (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 9 200 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(24—30 listopada).

24 list.: szw. mot. cyst. Naitea 106 do Sztokholmu z ropa do motorów (Scharenbg).

28 list.: niem. par. cyst. Maskonowo 2 637 do Antwerpii z nafta i olejem wrzecionowym (Scharenbg).

29 list.: niem. par. cyst. Wollin 1 024 do Tillingholmu z benzyna (Scharenbg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 7 200 ton prod. naftowych.

Rynek frachtowy.

Rynek frachtowy odznacza się nadal znacznemi wahaniami, wobec czego trudno określić tendencje. W każdym razie powrót do poprzedniej wysokości już jest niemożliwy. Notuje się: za węgiel do południowej Szwecji i Danji 9—10 szyl. od tony. — Za drzewo na wschodni brzeg Anglji 50—52 szyl. za standart, do Antwerpji 45 szylingów. Spadek frachtów wynosi więc około 25 proc. Dalszy spadek, o ile wogóle nastąpi będzie powolny.

Wodostany Wisły.

Listopad Grudzień	27	28	29	30	1	2	3
Kraków	—190	—196	—204	—208	—213	—216	—219
Zawichost	132	135	136	133	129	124	220
Warszawa	157	157	159	162	163	162	159
Płock	159	156	154	153	154	153	151
Toruń	198	191	187	184	183	182	181
Fordon	211	204	198	195	195	193	190
Tczew	217	206	196	188	180	176	176
Ujście (Schiewenh.)	260	254	256	254	250	244	220

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie		Z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data		
19. 12.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	23. 12.	Estonia	Balt. America Line
7. 1.	„ Nowego Jorku	„ Nowego Jorku	11. 1.	Lituania	United Balt. Corp.
7. 12.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	7. 12.	Baltriger	„
10. 12.	„ Rygi	„ Londynu	10. 12.	Baltannic	„
14. 12.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	14. 12.	Baltara	„
17. 12.	„ Lipawy	„ Londynu	17. 12.	„	„
21. 12.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	21. 12.	Batriger	„
24. 12.	„ Rygi	„ Londynu	24. 12.	Baltannic	„

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I	0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924	1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926	0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926	3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926	2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924	4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924.	70,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna	30,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane	3,30 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926	12,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926	19,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str.	12,00 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923	10.00 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926	7.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923	4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923	19,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924	4,90 zł
B Aillet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wydanie II-gie 1922	6.80 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.